

近畿地方整備局
資料配布

発表日時	平成18年11月22日 14:00
------	----------------------

件名	ドライバーの視点に立った「道路の走りやすさマップ」のアンケート結果と道路ネットワークの現状について
----	---

概要	<p align="center">～ご意見ありがとうございました～ <u>「道路の走りやすさマップ」のアンケートと道路状況をとりとめました!</u></p> <p>走りやすさマップアンケート集計結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 走りやすさマップの評価と実際の走行感覚は概ね一致! <p>道路の走りやすさマップ(道路構造等から走りやすさが一目でわかるマップ)を作成しアンケート調査を行いました。</p> <p>近畿で、アンケート配布約34,000枚に対し約2,700(約8%)枚の回答を得ました。約9割の方から「良い」取組であるという評価を頂き、約7割の利用者の方から走りやすさの分類(道路構造、走行速度、走行安全性)と走行時の実際の感覚が「一致」もしくは「概ね一致」という回答を得ました。</p> <p>走りやすさマップの道路構造評価ランク集計結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 走りにくい区間は全体の4割以上!(Cランク以下) <p>走りやすさマップの評価区間延長は近畿地方整備局管内で約2万kmあります。その中で走りにくい区間(C・Dランク)は4割以上あります。</p> <p>走りにくい区間(C・Dランク)の割合は都道府県道、主要地方道、補助国道、直轄国道の順に高く、最も高い都道府県道では約6割となっています。</p> <p>直轄国道(約1,700km)においては、走りやすい区間(S・Aランク)が約4割あるものの、そのうち混雑度が高い区間が約6割あります。</p> <p>また、県境付近の補助国道(約600km)では、走りにくい区間(C・Dランク)の割合が約4割あり、特に1車線の区間(Dランク)が約2割もあります。</p> <p>今後は、地図会社等に広く情報を提供し、活用して頂くと共に、道路管理者としても道路を利用される方の視点にたった道づくりを進めていきます。</p>
----	---

取り扱い	テレビ・ラジオ:
	新聞:

配布場所	近畿建設記者クラブ 大手前記者クラブ
------	-----------------------

問い合わせ先	道路部 道路計画第二課 課長補佐 迫 俊郎(内線 4252) TEL 06-6942-1141(代表)
--------	--

走りやすさマップのアンケート結果と

道路構造評価ランクによる道路ネットワークの現状について

「道路の走りやすさマップ」のアンケート集計結果と道路構造評価ランクを用いた道路ネットワークの評価結果をとりまとめました。

平成18年9月4日に記者発表を行った「道路の走りやすさマップ」()について、各府県のアンケート調査結果と道路構造評価ランクに基づく道路ネットワークの評価結果をとりまとめました。

- () 「走りやすさマップ」とは、近畿各府県の渋滞対策協議会にて、道路構造、走行速度(渋滞状況)、走行安全性(事故)の3つの観点から、ドライバーが「安全」かつ「快適」に走行できるように作られたマップです。(評価については別紙)

近畿各府県アンケート調査結果の概要

平成18年9月4日から平成18年11月6日にかけて、近畿各府県(福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)の道の駅やサービスエリア等に、道路の走りやすさマップとアンケートを全県合わせて約34,000部配布(無料)しました。

そのアンケートの結果、約2,700(約8%)枚の回答を得ました。

約9割の方から「良い」取り組みであるとの評価を頂き、約7割の方から今後も「利用したい」との回答を頂きました。

約7割の利用者の方から、走りやすさの分類(道路構造、走行速度、走行安全性)と走行時の実際の感覚が「一致」もしくは「概ね一致」という回答を得ていることから、走りやすさマップに掲載されている道路構造評価ランクは利用者から見た近畿の道路実態を良く反映していると言えます。

道路構造評価ランクを用いた、道路ネットワークの評価結果の概要

走りやすさマップでの評価区間(国道、県道と市道、林道、農道、臨港道路の一部)は近畿地方整備局管内で約2万kmあり、そのうち走りにくい区間(C・Dランク)は全体の4割以上あります。

都道府県道、主要地方道、補助国道、直轄国道の順に、走りにくい区間(C・Dランク)の割合が高く、都道府県道では、走りにくい区間(C・Dランク)が約6割となっています。

直轄国道(約1,700km)では走りやすい区間(S・Aランク)が4割あるものの、そのうち混雑度1.0以上の区間が約6割あります。

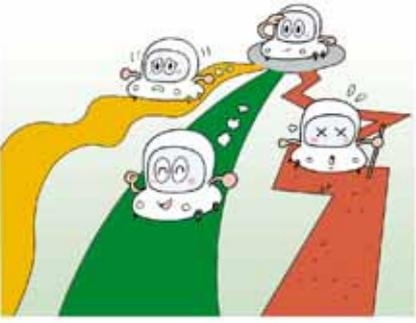
県境付近の国道(約740km)の8割以上(約600km)が補助国道です。補助国道は県境付近で走りにくい区間(C・Dランク)が約4割もあり、特に1車線の区間(Dランク)が約2割あります。

第2次緊急輸送路は郊外部で走りにくい区間(C・Dランク)が約4割あります。

今後は地図会社等にも広く情報を提供し、走りやすさマップの情報を活用して頂くと共に、道路構造評価ランクに対するアンケート集計結果、それを用いた道路ネットワーク評価結果を基に、道路管理者として道路利用者の視点に立った道づくりを進めていきます。

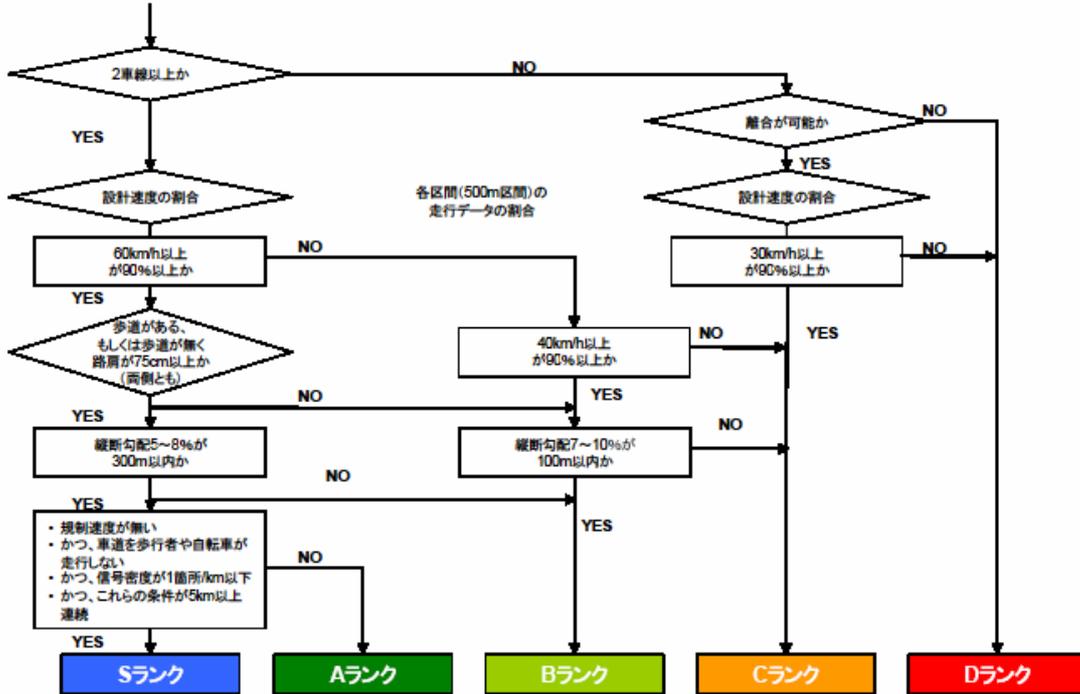
走りやすさの分類（道路構造、走行速度、走行安全性）

道路構造評価ランクのイメージ

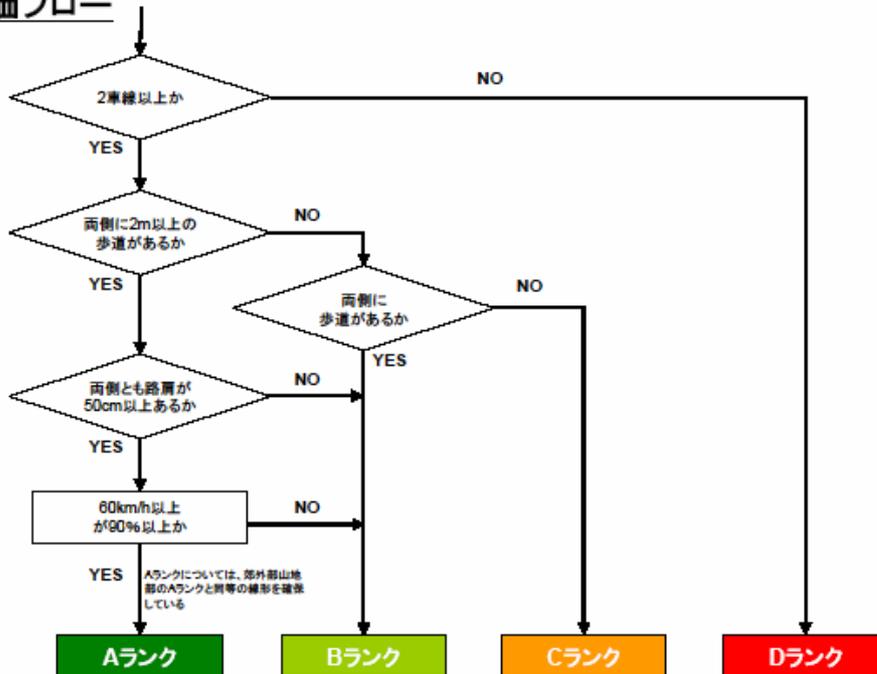
自動車専用道路 (走りやすさのイメージ)	走りやすさ ランク	走りやすさの分類 	
 <p>自動車専用道路で、スムーズな走行が可能。</p>		<p>「道路の走りやすさ」について、道路の幅、カーブの大きさ・多さ、歩道と車道の分離状況などにより、以下の6段階に分類しました。</p> 	
<p>郊外部・山地部の道路 (走りやすさのイメージ)</p>  <p>① 2車線以上の道路で、5km以上にわたって、カーブ・勾配が緩やか。 ② 路肩も広く、歩行者がほとんどいないか、歩道と車道が柵で分離されている。 ③ 主要な道路との平面交差が平均して1箇所/km以下。</p>	<p>走りやすさ ランク</p> <p>とても走りやすい</p> 	<p>市街地部などの道路 (走りやすさのイメージ)</p>	
 <p>① 2車線以上の道路で、カーブ・勾配が緩やか。 ② 歩道もしくは広い路肩がある。</p>	<p>走りやすい</p> 	 <p>① 2車線以上の道路で、カーブが緩やか。 ② 両側に自転車が行ける歩道があり、路肩も広い。</p>	
 <p>① 2車線以上の道路で、緩やかでないカーブ・勾配が多少ある。 ② 路肩が狭いところがある。</p>		 <p>① 2車線以上の道路。 ② 両側に歩道がある。</p>	
 <p>① 1車線の道路で緩やかでないカーブがある。 2車線以上の道路で急カーブ・急勾配がある。 ② 路肩が狭いところがある。</p>		 <p>① 2車線以上の道路。 ② 片側に歩道がある、または歩道がない。</p>	
 <p>① 1車線の道路で急カーブが連続。 ② 路肩が狭い。</p>	<p>走りにくい</p> 	 <p>① 1車線の道路。 ② 歩道がない。</p>	

走りやすさマップの道路構造評価ランクフロー

郊外部・山地部の評価フロー



市街地部の評価フロー



- ・アンケート集計結果
- ・道路構造評価集計結果

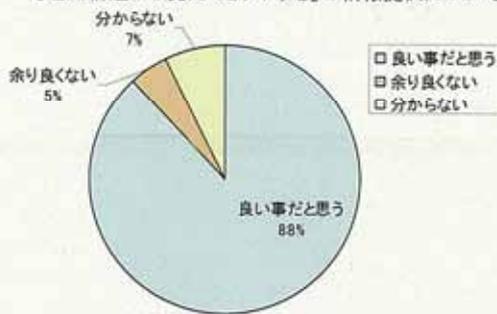
評価ランクについてのアンケート結果①

- アンケート全体に対する有効回答数は約2700枚(約8%)
- 全体のうち、「走りやすさ」の情報提供は良い事だと思う」の回答は約88%。
- 全体のうち、今後も走りやすさマップを「利用したい」の回答が約71%

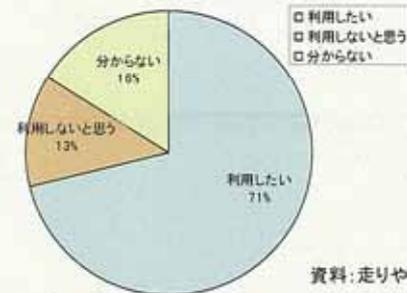
近畿各府県回答数回答率

地域	府県	アンケート実施期間 (中間報告用)	配布枚数	有効回答数	回答率
近畿	福井県	平成18年9月4日～11月6日	5,000	470	9.4%
	滋賀県	平成18年9月4日～11月6日	6,000	365	6.1%
	京都府	平成18年9月4日～11月6日	5,000	382	7.6%
	大阪府	平成18年9月4日～11月6日	3,000	330	11.0%
	兵庫県	平成18年9月4日～11月6日	5,000	401	8.0%
	奈良県	平成18年9月4日～11月6日	5,000	242	4.8%
	和歌山県	平成18年9月4日～11月6日	5,000	540	10.8%
	計			34,000	2,741

【道路構造から見た「走りやすさ」の情報提供について】



【今後走りやすさマップを利用したいか】



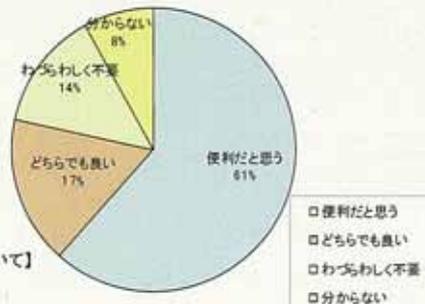
2

資料:走りやすさマップアンケート集計結果

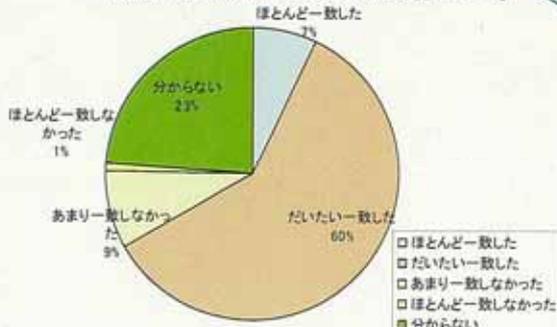
評価ランクについてのアンケート結果②

- 全体のうち、「ほとんど一致した」または「だいたい一致した」の回答は約67%。
- 全体のうち、走りやすさマップの情報が市販の道路地図に表示されたら「便利だと思う」の回答は約61%。
- 全体のうち、走りやすさ情報のカーナビへの活用が「必要と思う」の回答が約76%

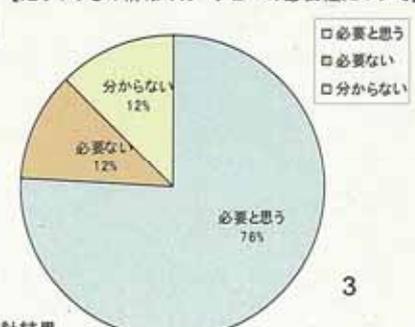
【走りやすさランクの市販地図への表示について】



【走りやすさマップのイメージと実際の感覚について】



【走りやすさの情報のカーナビへの必要性について】



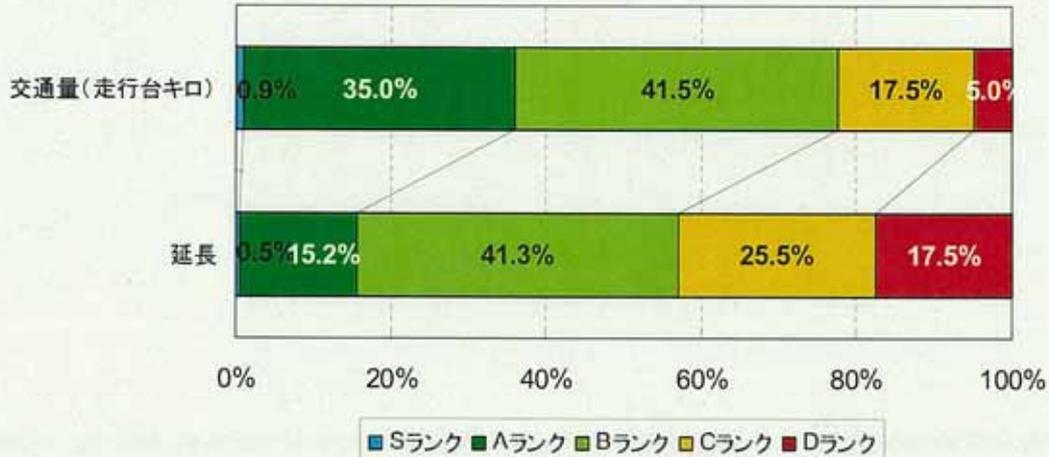
3

資料:走りやすさマップアンケート集計結果

走りやすさランクによる道路状況の把握①

- S, A, Bランクの延長は全体の57%であるが、交通量(走行台キロ)では77%を分担している。

走りやすさランクと区間延長・交通量

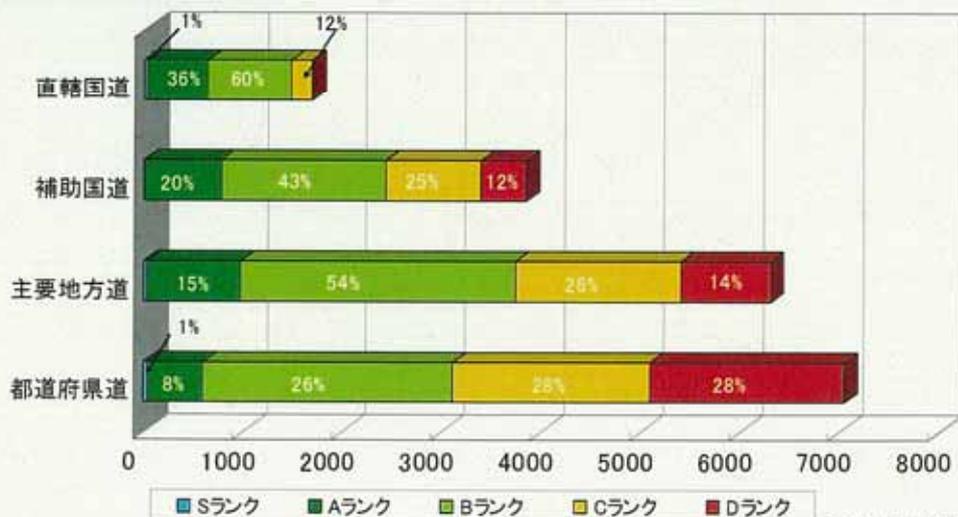


- 走りやすさマップ対象区間のうち、平成17年道路交通センサス対象路線のみを対象に集計(但し、高速道路及び自動車専用道路は対象外)
- 「走行台キロ」はセンサス区間の断面交通量と区間延長との積であり、交通の総量を表す指標

走りやすさランクによる道路状況の把握②

- 走りにくい区間(C・Dランク)の延長は、直轄国道で約200km、補助国道で約1,400km、主要地方道で約2,600km、都道府県道で約3,900kmであり全体の4割以上。
- 都道府県道では走りにくい区間(C・Dランク)の割合が最も高く、約6割となっている。

道路種別ごとのランク延長



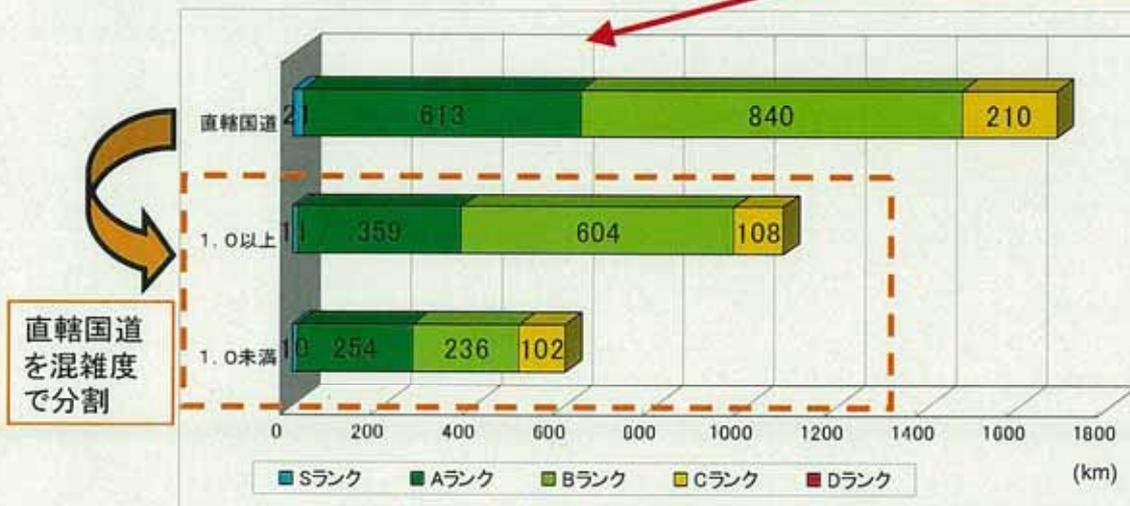
資料: 走りやすさ評価データ

走りやすさランクによる道路状況の把握③

- 直轄国道は走りやすい区間(S・Aランク)が約4割あるなかで、混雑度1.0以上の区間が約6割存在している。

直轄国道：ランクごとの混雑度

S・Aランク全体(613+21km)のうち混雑度1.0以上の区間が約6割(359+10km)



6

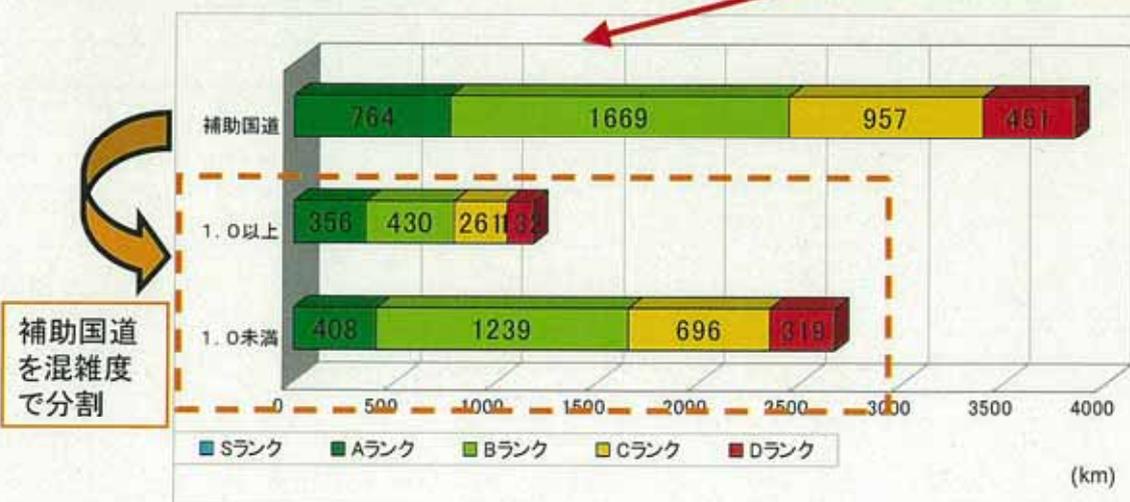
資料：走りやすさ評価データ

走りやすさランクによる道路状況の把握④

- 補助国道は走りやすい区間(S・Aランク)は約2割あるなかで、混雑度1.0以上の区間が約5割存在している。

補助国道：ランクごとの混雑度

S・Aランク全体(764km)のうち混雑度1.0以上の区間が約5割(356km)



7

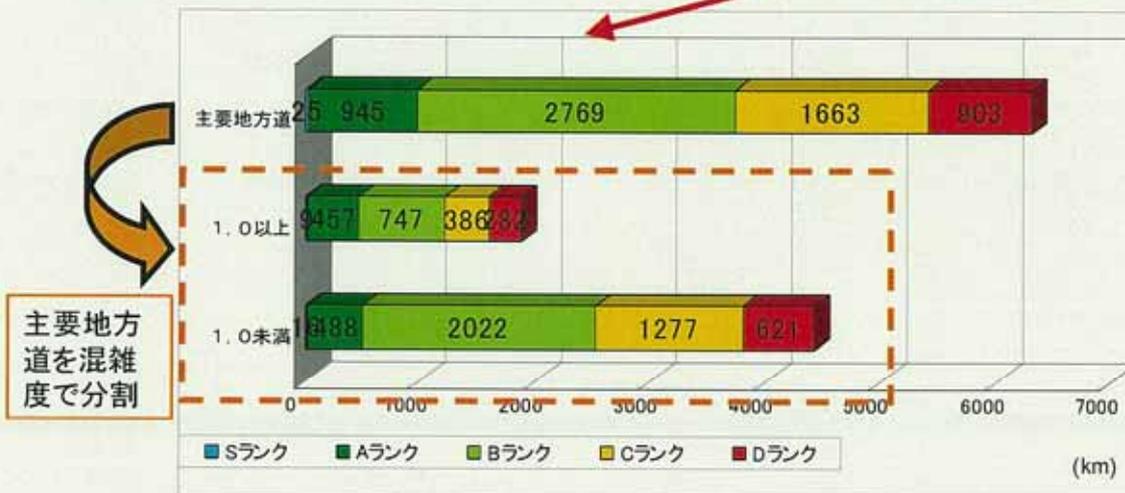
資料：走りやすさ評価データ

走りやすさランクによる道路状況の把握⑤

- 主要地方道は走りやすい区間(S・Aランク)が約2割あるなかで、混雑度1.0以上の区間が約5割存在している。

主要地方道：ランクごとの混雑度

S・Aランク全体(945+25km)のうち混雑度1.0以上の区間が約5割(457+9km)



8

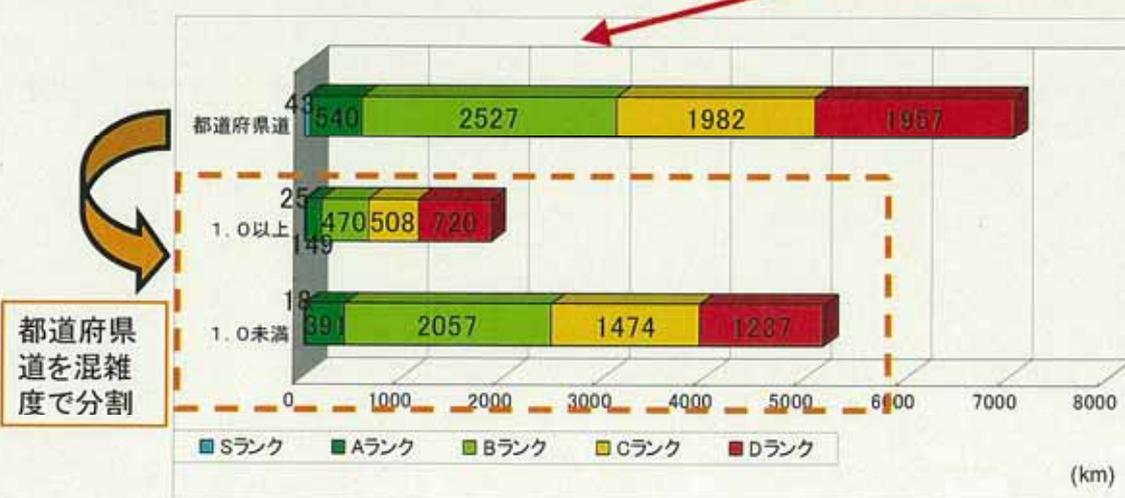
資料：走りやすさ評価データ

走りやすさランクによる道路状況の把握⑥

- 都道府県道は走りやすい区間(S・Aランク)が約1割あるなかで、混雑度1.0以上の区間が約3割存在している。

都道府県道：ランクごとの混雑度

S・Aランク全体(540+43)kmのうち混雑度1.0以上の区間が約6割(149+25)



9

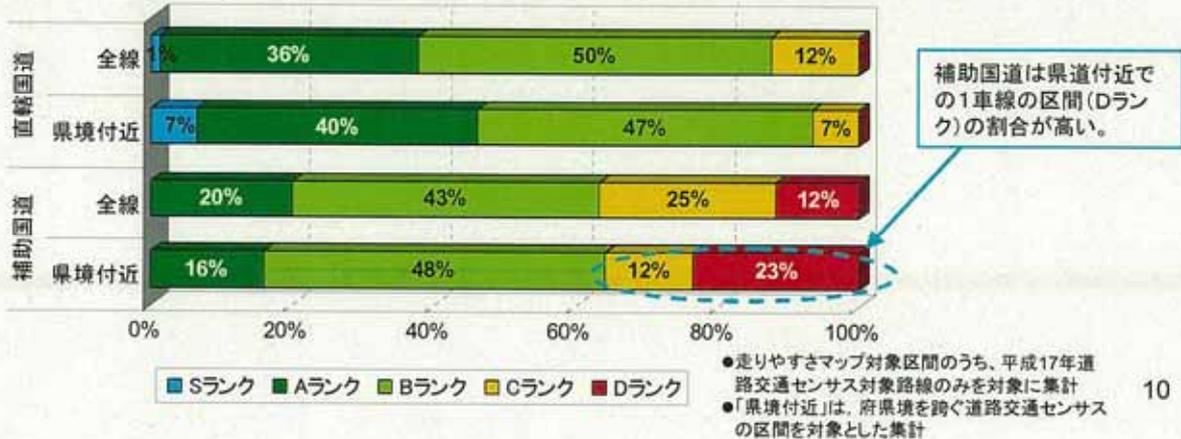
資料：走りやすさ評価データ

走りやすさランクによる道路状況の把握⑦

- 県境付近の国道のうち、8割以上は補助国道である。
- 補助国道は県境付近で走りにくい区間(C・Dランク)が約4割あり、特に1車線の区間(Dランク)の割合が2割もある。

走りやすさランクと混雑状況

		Sランク	Aランク	Bランク	Cランク	Dランク	計
直轄国道	全線	21(1%)	613(36%)	841(50%)	210(12%)	0(0%)	1,684
	県境付近	9(7%)	56(40%)	67(47%)	9(7%)	0(0%)	141
補助国道	全線	0(0%)	764(20%)	1669(43%)	957(25%)	451(12%)	3,841
	県境付近	0(0%)	95(16%)	287(48%)	74(12%)	140(23%)	596

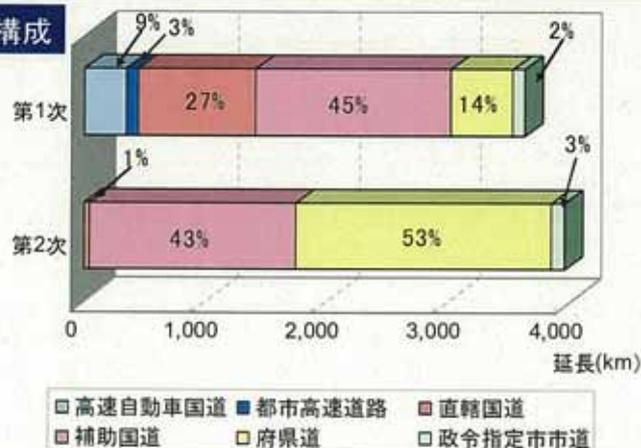


10

緊急輸送道路と道路構造評価ランクとの関係①

- 第1次緊急輸送道路ネットワークの約4割は高速自動車国道や直轄国道などで構成されている。一方、第2次緊急輸送道路ネットワークの大半は補助国道や一般府県道で構成されている。

緊急輸送道路の道路種別構成



●緊急輸送道路とは？

地震防災対策側別措置法において定められた地震災害時の緊急輸送に使われる道路。高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線な道路並びにこれらの道路と都道府県知事が指定するものとを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路

●第1次緊急輸送道路ネットワーク

県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

●第2次緊急輸送道路ネットワーク

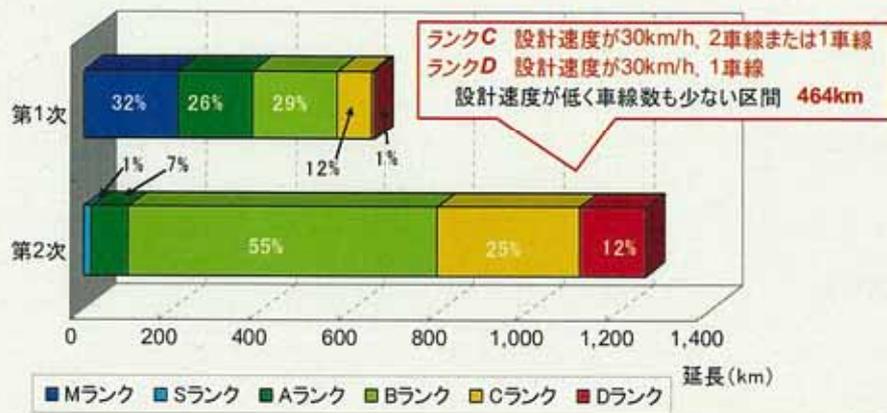
第1次緊急輸送道路と市区町村役場、主な防災拠点(行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等)を連絡する道路

※平成8年5月10付建設省道路局通知より

緊急輸送道路と道路構造評価ランクとの関係②

- 郊外部の第2次緊急輸送道路ネットワークでは走りにくい区間(C, Dランク)が約460km(約4割)存在している。

緊急輸送道路の道路構造評価ランク



※郊外部を対象に集計

※H17センサス、走りやすさデータ、緊急輸送路データ